№. 63. w Wtorek dnia 16. Marca 1847.

GAZETA W. XIĘSTWA POZNAŃSKIEGO.



Drukiem i nakładem Drukarni Nadwornéj W. Deckera i Spółki. — Redaktor odpowiedzialny: N. Kamieński.

WIADOMOŚCI KRAJOWE.

Berlin, dn. 10. Marca. — Nowy tutajszy dziennik Publicist zawiera następującą wiadomość. Królewski prokurator już poczynił wnioski w sprawie Polaków. Względem oskarzenia stanowi oddział senatu kryminalnego dla ciężkich przestępstw ustanowiony, w którym przewodniczy radzca Nicolovius, a zasiadają radzca Striethorst i assessor Oppenheim. Dla przyspieszenia spraw urzędnicy ci zostali uwolnieni od innych czynności. Wszystkie specyalne akta znajdują się w domu więzienia, gdzie urządzono oddzielne biuro, gdyż przenoszenie akt, których jest tysiąc woluminów, byłoby niełatwem. Tam będą odbywali swoje posiedzenia członkowie izby oskarzającéj. Potrzebnych biuralistów pobrano od komissyi śledczéj gdyż już są obeznani ze sprawami. Z pewnością jeszcze kilka miesięcy upłynie nim się dadzą sprawy przed sąd wytoczyć. Wprzód izba oskarzenia musi wyrzec, kto ma iść pod sąd, a dopiero przeciw wybranym, prokurator będzie skargi układał. Skargi te zostaną zakomunikowane obwinionym a potem dopiero będzie wyznaczony termin do ustnéj rozprawy. Podług wszelkiego domysłu akty oskarzenia będą drukowane. Słychać, że ustne rozprawy mają być stenografowane i przez powszechną gazetę pruską ogłaszane. Liczba oskarzonych jak teraz liczą, wyniesie około 300 osób. Z tych więcéj jak połowa siedzi już w Berlinie, a drudzy o ile są uwięzieni, dostawionemi zostaną.

W processach kryminalnych, które się toczą w Berlinie bardzo wielu ludzi wymyka się z pod sprawiedliwości, że dowodzą, iż byli podczas popełnienia przestępstwa gdzieindziéj czyli wyrażeniem łacińskiém alibi. Są tacy świadkowie, którzy to gdzieindziéj śmiało zaprzysięgają i stąd zowią się alibistami. Dotychczasowe prawo czeladź ślosarską, która robiła złodziejom klucze, odsadzało od rzemiosła ślósarskiego; ma to teraz być zniesionem, gdyż doświadczenie uczy, że najszkodliwsi są złodzieje, co się dobrze znają na ślosarce.

Wielką wiadomością jest dnia dzisiajszego, że professor Raumer nietylko złożył sekretarstwo akademii umiejętności, ale się nawet kazał wykreślić z listy jéj członków.

Królewiecka Gazeta donosi, że załoga Torunia ma być wzmocnioną.

WIADOMOŚCI ZAGRANICZNE.

Królestwo Polskie.

Warszawa dnia 11. Marca. Aby wprowadzić chorych w stan odrętwienia, przy operacjach chirurgicznych, zaczęto od nie dawnego czasu używać pary eteru siarkowego. Dla uniknienia szkodliwych następstw jakieby przy używaniu tego środka przez osoby nie posiadające dokładnéj znajomości medycyny zajść mogły, jak również dla podania władzy lekarskiéj sposobności zebrania pewnych wiadomości o działaniu tego nowego środka, komissya rządowa spraw wewnętrznych i duchownych w skutek przedstawienia rady lekarskiéj, wydaje następujące polecenia, które ściśle wykonane być mają:

1) Sprzedaż eteru w ogóle, a w szczególności eteru siarkowego w aptekach i składach materjałów aptecznych, odbywać się ma jedynie tylko za receptami lekarzy, mających prawo do praktyki nieograniczonéj w królestwie Polskiém.

2) Wzbrania się wydania eteru czystego dentystom, felczerom, akuszerom, i prywatnym osobom.

3) Prawo używania eteru, dla wprowadzenia chorych w pewien rodzaj odrętwienia przed operacią, służy tylko lekarzom mającym prawo do nieograniczonéj praktyki, lecz i ci zobowiązani są zachować następujące przepisy: a. W każdym razie, gdy lekarz uzna potrzebę zastosowania u chorego przed operacią pary eteru, zdanie jego poparte być ma opinią przynajmniéj jednego lub dwóch lekarzy, wezwanych do narady. b. Nadto, przy odbywaniu operacii w podobnych przypadkach zawsze najmniéj jeszcze dwóch lekarzy znajdować się powinno. c. Opis choroby, w któréj używauo eteru, oraz wypadek jego z użycia dokładnie, szczegółowo i rzetelnie ułożony być ma przez lakarza ordynującego, a następnie po ukończeniu leczenia podpisany przez obecnych przy operacii lekarzy i przedstawiony radzie lekarskiéj królestwa Polskiego. d. Lekarze szpitalni przy użyciu metody, o któréj mowa, zawsze także działać powinni za wspólną naradą i za zgodą naczelnego lekarza, za pośrednictwem którego uwagi swoje o skutkach radzie lekarskiéj na piśmie przedstawiać są obowiązani.

4) Dentyści przy operacjach na zębach w tych tylko wypadkach uciekać się mogą do pomocy eteru siarkowego, kiedy przynajmniéj dwóch lekarzy uzna konieczną tego potrzebę i możność, samą zaś operację odbywać winni w obecności tychże lekarzy.

5) Osoby niemające prawa odbywania operacii przy pomocy eteru siarkowego, jak równie i lekarze, którzyby śmieli używać téj metody, bez zachowania powyższych przepisów, sądowéj odpowiedzialności ulegną.

6) Na radę lekarską wkłada się przytém obowiązek ułożenia i ogłoszenia szczegółowych przepisów dla lekarzy o środkach ostrożności jakie przy użyciu na cel wyżéj wskazany pary eteru siarkowego zachowane być winny.

Francya.

Paryż, d. 8. Marca. — Królewicz Joinville wyjechał wczoraj do Tulonu.

Minister skarbu zbija na półurzędownie Constitutionnela, który utrzymuje, że w kassie nie masz tyle pieniędzy w gotowiznie, ażeby za kwartał zapłacić po 5 proC. rentę i oświadcza, że w skarbie jest na ten cel 118 milionów. W izbie deputowanych równie zaspokajającą dał odpowiedź pan Lacave Laplagne o położeniu skarbu, a mianowicie, iż się znajduje 45 milionów fr. w gotowiznie, a 74 milionów we wexlach, tudzież oświadczył, że nie masz potrzeby zaciągnięcia nowéj pożyczki, a skarbowe bilety wynoszące 65 milionów, z chęcią są przyjmowane.

Rząd papieski prosił pana Guizota o udzielenie mu objaśnień względem systematu zaprowadzonego we Francyi ze względu na drogi zwirowe i mosty, ponieważ ma zamiar je budować na wzór francuzki. Pan Guizot rozkazał sporządzić dokładnie w téj mierze objaśnienia i przesłać je rządowi papieskiemu.

Według kuryera marsylijskiego zgodził się rząd francuzki z hiszpańskim, względem założenia wielkiego składu węgli w Mahon, dla statków parowych francuzkich, tudzież lazaretu dla majtków francuzkich.

Rozprawy w angielskiéj izbie niższéj względem wcielenia Krakowa, już wczoraj tu doszły drogą nadzwyczajną do wiadomości publicznéj i obudziły ogólną uwagę i inaczéj być nie mogło, przy wielkiém znaczeniu téj siły duchowéj, która wpływa na stosunki polityki europejskiéj. Upatrują w zdaniach wyrzeczonych z powodu Krakowa przez Anglików, silną rękojmą utrzymania dobrego porozumienia pomiędzy Anglią i Francyą. Już teraz stały się ściślejszemi naturalne węzły pomiędzy ludami i państwami, a za kilka miesięcy dawna serdeczność przywróconą zostanie. Przynajmniéj taką mają nadzieję zimniejsi politycy, bez względu na ich przekonania co do innych rzeczy. Ci zaś, co swoje rachuby zasadzali na nieporozumieniach pomiędzy obu narodami i na nich plany budowali, zapewne zupełnie się zawiodą.

W Lille podskoczyła powtórnie 5. m. b. cena pszenicy. Spodziewano się tego już dawniéj i dla tego większa część mieszkańców zaopatrzyła się zawczasu w chleb pszenny tak, że o godzinie 12. wszystkie kramy piekarzów były wypróżnione. Wiele osób bez chleba popowracało do domu. Ztąd powstała wrzawa i krzyki, lecz do rozruchów nie przyszło. Radę miejską zwołano na dzień 6. Marca, dla naradzenia się względem środków, aby niedostatkowi chleba zapobiedz. W Bar le Duc wybuchły niespokoj-

ności z powodu niedostatku chleba tak, że policya i wojsko musiało przywrócić porządek i aresztowano wiele osób. Podobne zawichrzenia trwały przez dni ośm w Merdrignac, ponieważ władze i siła zbrojna nie były w stanie utrzymać porządku. W skutek depeszy telegraficznéj nadeszłéj dnia 2. Marca do Strazburga, otrzymał magistrat pozwolenie, do wzięcia z magazynu ubogich 2000 hektolitrów pszenicy.

Według przedłożonego planu izbie deputowanych do zakładania na początek kolonii wojskowych w Algieryi, zażądano 3 miliony fr.; utworzą naprzód obozy rólnicze czyli kolonie wojskowe w miejscach wystawionych najbardziéj na napady nieprzyjacielskie i rozprzestrzeniać je będą z czasem. Galignani Messenger wspomina o innym planie, według którego rząd ma zaciągnąć pożyczkę wynoszącą 100 milionów fr. na kolonizacyą w Algieryi, z któréj koloniści mają otrzymać ziemię i budynki, a natomiast rządowi mają uprawiać rolę pod tytuń. Autor tego planu sądzi, że tym sposobem koloniści się wypłacą z długu, a rząd z łatwością tytuniem wypłaci się z pożyczki.

Dziennik sporów rozwodzi się nad zamiarem rządu angielskiego rozporządzenia ogólnéj modlitwy i pokuty podczas powszechnego głodu w tym roku. »Pochwalamy to uczucie głębokie i religijne ludu angielskiego. i spodziewamy się, że w tym dniu narodowéj pokuty bezwątpienia kilka milionów ludzi modlić się będzie. Pewne pismo angielskie przypomina, że podobna powszechna pokuta zaleconą została w Anglii podczas cholery i że w tym dniu w Londynie było przeszło 500,000 ludności w kościołach. Z resztą przyznać potrzeba, że rząd angielski nie na saméj ogranicza się modlitwie, ale trzyma się zasady: ora et labora.

Pierwsze bankiery i kupcy w Marlylii postanowili aż do 10. Marca nie wysyłać gotowizny z kraju, ażeby dopomódz bankowi w teraźniejszym niedostatku.

Jules Janin zaskarżył trzy pisma do sądu za oszczerstwo jego osoby i żąda od Corsaire-Satan 5,000 frank., od France theatre 5000 fr., od Furet 2000 fr. wynagrodzenia.

W Soisson, właściciel znajdującéj się tam menażerii wszedł rano do klatki dla napojenia lwa; ten rzucił się na swego pana, roszarpał jego ramie i pazurami zdarł prawie całe ciało z twarzy. Nieszczęśliwy zdołał jednak wydobyć się z klatki i miał tyle przytomności, że zamknął klatkę i przez to niedozwolił wyjść drapieżnemu lubo ułaskawionemu zwierzowi. Podobno w dniu poprzednim kupiono ćwierć konia, i ten ścierw włożono pod klatkę lwa. Zwierz drażniony przez całę noc zapachem krwi, rano rzucił się na swego pana. Na krzyk nieszczęśliwéj ofiary i ryk lwa, w bliskości stojąca straż przybiegła natychmiast i żołnierze z nadstawionemi bagnetami weszli do menażarii, gdzie ujrzeli przy klatce krwią zbroczonego właściciela pozbawionego prawie zmysłów. Natychmiast przeniesiono go do szpitala, ale wątpią o jego życiu.

A n g l i a.

Londyn, dn. 6. Marca. — Wczora i dziś odbywały się narady gabinetowe w wydziale spraw zagranicznych.

W izbie wyższéj wniósł o drugie przeczytanie bilu dotyczącego obchodzenia się z więźniami hrabia Grej, minister kolonii. Minister oświadczył, że rząd postanowił nadal nie deportować więźniów na karę skazanych, do Australii, (wyjątek stanowi Gibraltar i Bermuda, bo to jest zupełnie inna kategoria więźniów tam wywożonych), a to z powodów, że deportacya uznaną została za nieskuteczną, kosztowną i szkodliwą dla kolonii i dla samych zbrodniarzy. Nowe prawo karne w téj mierze przedłożone zostanie, a więzniowie trzymani będą w celach odosobnionych, które się okazują skutecznemi i odstraszającemi. Systemat jednak ten odosobnionych więzień zostanie zaprowadzony z wolna, z ostrożnością i nie mia trwać nad 18 miesięcy. Po upływie tego czasu, więzień będzie zatrudniany przy robotach publicznych, a trwanie téj kary ostatniéj zawisło od prowadzenia się jego, w miarę zaś poprawy i pilności będzie łagodzoną pod pewnemi korzyściami dla niego. W takim przypadku nawet kara o połowę zostanie zmniejszoną, jeżeli poprawiony zbrodniarz przystanie na wychodztwo, do czego rząd da mu sposobność, ponieważ wartość roboty jego policzoną mu będzie na kapitał zarobkowy. W końcu minister nadmienił, że jeszcze w tym roku zaprowadzonym zostanie ten systemat więzienny; naprzód więzień odsiedzi karę w odosobnionéj celi, następnie użytym będzie do prac publicznych, i w tym razie pomieszczonym zostanie w budynkach z drzewa wystawionych niedaleko robót publicznych, po których ukończeniu znowu budynki w inne miejsce przeniesionemi zostaną. Lord Brougham wychwalał ten projekt hrabiego Greja. I on sądzi, że deportacya powinna ustać, lubo w niektórych przypadkach musi być zatrzymaną, a mianowicie dla stanów wyższych, dla których jest ona najwyższą karą. Stanley przeciwnie gani plan, albowiem deportacią uważano za najcięższą i bardzo przerażającą karę, a teraz zbrodniarze pójdą w zawody z poczciwemi robotnikami przy robotach publicznych i jeszcze będą mieli widoki przesiedlenia się korzystnego. Hrabia Grej odpowiedział na te zarzuty, a następnie przeczytano bil powtórnie.

Podobno książe Metternich przesłał notę do hrabiego Appony, któréj odpis otrzymał pan Guizot i oświadcza w niéj, iż jeżeli Anglia w raz z Turcyą chciałyby chwycić się kroków nieprzyjacielskich przeciw bejowi tunetańskiemu, natenczas Austrya chwyciłaby się wszystkich środków do odwrócenia starcia się, ponieważ z tego powodu mógłby być pokój świata naruszony, a wojna nieuchronną pomiędzy głównemi mocarstwami, które uważać należy za narzędzia pokoju. Na każden przypadek chce Austrya służyć za pośrednika pomiędzy Francyą a Anglią, byle do wojny nie przyszło. Wyprawa przeto przeciw Tunisowi nie nastąpi, a eskadra Joinvilla ograniczy się na ćwiczeniach w obrotach.

Londyn, d. 8. Marca. — Jutro udadzą się ministrowie do Osbernehouse na wyspę Wight, gdzie królowa odbędzie tajną radę i postanowi ogólny dzień pokuty.

Na posiedzeniu dzisiejszém izby niższéj doniósł p. Duncombe, że po świętach wielkanocnych uczyni wniosek o zniesienie postanowienia w bilu reformy, ażeby wybór zawisł od opłacania pewnych podatków. P. Wortley zapytuje się, czyli rząd ma jakie wątpliwości, z powodu przedłożenia dokumentów, które dowodzą, że w układzie z r. 1831. na żądanie posła rossyjskiego zagwarantowano niepodległość Krakowa. Lord Palmerston odpowiedział, że złoży na tém posiedzeniu izby memorandum dwóch pełnomocnych ministrów, które służyło za podstawę do układu w roku 1831. Równie przedłoży wyjątek z depeszy lorda Londonderry z r. 1815., która się ściąga do téj interpellacyi. — Lord John Russel oświadczył następnie, że lord kanclerz przedłoży bil izbie wyższéj, który upełnomocni irlandzkich dziedziców, do wyprzedania swoich dóbr poodłużanych, dla Anglii w tym bilu inna będzie klauzula. W końcu izba przeszła do dyskusyi nad wnioskiem pana Roebuk, który żąda, ażeby wszystkie forszusy czynione dla dziedziców irlandzkich uznano za niesprawiedliwe, jeżeli dziedzice nie będą ponosili tych samych ciężarów, które na gruntach w Anglii są rozłożone. Pan Hume popiera ten wniosek, który sekretarz Irlandyi uważa za niewczesny i oburzający umysły. Lord John Russel użala się na cierpkość, którą okazuje pan Roebuk we wszystkich pytaniach dotyczących Irlandyi.

Ukończono teraz sześć przejazdów na próbę z Indyi przez Tryest i okazało się, że przez Niemcy poczta indyjska wcześniéj stanęła o 16 godzin w Londynie, aniżeli przez Francyą. Rzeczą to jest najmniejszą, w całych Niemczech obudził się przy tych przejazdach interess ogólny dla handlu wschodniego i starają się o ugruntowanie jego niezależne od innych. Przed sześciu miesiącami myślano tylko o 80 cetnarach listów i gazet indyjskich, które przechodzą przez Francyą i dziwiono się dla czego tyle około nich czynią zachodów. Dziś listy te i gazety nie czynią tego wrażenia, a z niemi i steeple chase awanturnika Waghorna. W jego miejsce wstąpiło Lloyd austryackie, i stara się obudzić ducha w dawnéj hanzy wschodniéj do handlu wielkiego, a przy tém przesyłać pocztę angielską i hollenderską. Od Października będą ogromne statki parowe odbywać będą dwa razy w miesiąc podróż pomiędzy Aleksandryą i Tryestem i widzimy w duchu kuryerów handlowych bieguących przez Wiedeń do Berlina, Hamburga, Petersburga, a z drugiéj strony przez Bawaryą, Wirtemberg, Belgią do Anglii i Hollandyi. Naprzód rzecz zacznie się od gazet i listów, potém od prób towarów drogich, a za kilka lat drogi żelazne z Tryestu rozwozić będą towary, aż do portów związku niemieckiego i upowszechnią się płody krajów ciepłych na daleko większe rozmiary, jak za czasów handlu hanzyatyckiego.

Według wiadomości z Liverpool, znaczna liczba okrętów stoi w tym porcie dla przewiezienia zboża z Europy. Okręty do 8. m. b. wysłane mają przywieść z Galaczu 55,000 kwarterów, z Triestu 1,000, z Smirny 2,000, z Ankony 2,500, z Alexandrii 5,500, z Walencii 4,000 razem za tem 39,000, kwarterów. Oprócz tego wyprawiono wiele okrętów do Odessy i po dniu 8. do innych portów zbożowych i co dzień wiele ich wypływa. Więcéj jeszcze jak do Liverpool odpłynie ich do Londynu i morza północnego.

Okropny wypadek zdarzył się w zeszłym tygodniu w Bredford. Jeden z omnibusów krążących między Bredfort a Farrington, nazywany Sefety (bezpieczeństwo) wyjechał o godzinie 6 wieczorem z swéj stacii na wybrzeżu. Był on napełniony, to jest siedziało w nim 11 podróżnych, dwunasty siadł na wierzchu. W kilku minutach po wyjeździe jeden z koni wspiął się i pomimo usiłowań pocztyliona zdołał złamać dyszel. Wówczas powóz, który właśnie wjeżdżał pod górę stoczył się na dół własnem ciężarem i wpadł w rzekę ze wszystkiemi podróżnemi. Noc była ciemna, głębokość w tem miejscu, w które wpadł omnibus wynosiła 20 stóp. Słyszano tylko w chwili upadku rozdzierający krzyk i wszystko się skończyło. Kobieta, która siedziała na wierzchu dostała się do brzegu pływając, z mężczyzna siedzący wewnątrz zbił szybę i potrafił drzwiczkami się wydostać, ale tego tylko zdołano wydostać żywcem, dla dostania innych musiano czekać na opadnięcie morza, i wydostano żelaznemi hakami powóz. Gdy go zdołano wyciągnąć z wody ujrzano okropny widok. Rozdzierającą scenę widziano wewnątrz powozu: z położenia trupów przy drzwiczkach wnioskowano, że tam odbyła się straszliwa ostateczna walka, w któréj każdy nadludzkich wysileń używał, by śmierci uniknąć. Badania przysięgłych wykazało zatrważające fakta a sąd, zdawszy raport, mocno zganił władzę, która pozwoliła na ustanowienie stacii w miejscu tak niebepiecznem.

A u s t r y a.

Z Pestu donoszą, że komissya upięknienia miasta złożyła na piśmie arcyksięciu Stefanowi w niemieckim języku powinszowanie, a nietylko odebrała odpowiedź w madziarskim lecz nawet zalecenie, że jedynie tego języka

nadal ma używać. Arcyksiążę mówi dobrze po madziarsku i w album sobie przedstawionem przez jakąkolwiek damę, zawsze zapisuje wiersze madziarskie przez siebie ułożone.

Drogość i brak żywności w Siedmiogrodzie są powodem, że bezpieczeństwo prawie znikło. Klasztor Franciszkanów w Ranta trzy razy okradziano i to trzeci raz kiedy pilnowali stróże, drzwi zostały wywalonemi.

ROZMAITE WIADOMOŚCI.

Z Poznania. — Tutajsza kassa oszczędności istnąca już od 1. Stycznia r. 1838. i przyjmująca kwoty od 15 sgr. do 500 tal. opłacająca po $3\frac{1}{2}$ od sta, a od summ 200 tal. przewyższających tylko po $2\frac{1}{2}$ od sta zawierała przy

końcu miesiąca Grudnia r. 1845 . . .	95,581 tal.	6 sgr.	3 fen.
W roku 1846. wpłynęło:			
1) w nowych wnioskach	54,306 —	5 —	6 —
2) przez zaliczenie prowizyi na kapitał	2,760 —	29 —	2 —
w ogóle	152,648 tal.	10 sgr.	11 fen.
wypłacono zaś w kapitałach i prowizyach	44,773 —	15 —	6 —
tak, iż na poczet interessentów w końcu roku 1846. pozostało się w remanencie	107,874 tal.	25 sgr.	5 fen.
Stan kassy wynosił w łącznie z Agio 1570 tal. — 10 fen. w obligach, i zaległemi prowizyami wynoszącemi 18 tal. 22 sgr. 6 fen., po odtrąceniu zaległych wydatków w ilości 192 tal. 15 sgr. . .	113,856 —	9 —	5 —
Okazuje się więc fundusz rezerwacyiny na korzyść instytutu w summie . . .	5,808 tal.	29 sgr.	— —

Książek kwitowych kursowało 2240 z tych należało: 1) do cechów, instytutów, kościołów, szkół i t. d. 715 książek na 30,840 tal. 5 sgr. 2 fen. 2) do dzieci 350 książek na 10,560 tal. 1 sgr. 3 fen.; 3) do wdów 60 książek na 3327 tal. 6 sgr. 10 fen.; 4) do służebnych: *a*) męszczyzn 120 książek na 8304 tal. 24 sgr. 2 fen.; *b*) kobiet 212 książek na 10,530 tal. 25 sgr. 5 fen. razem 18,835 tal. 19 sgr. 7 fen.; 5) do osób proceder prowadzących: *a*) handlem się trudniących 90 książek na 5020 tal. 24 sgr. 6 fen.; *b*) rzemieślników 330 książek na 21,421 tal. 5 sgr. 6 fen. razem 26,442 tal.; 6) do wojskowych 140 książek na 6320 tal. 4 sgr. 2 fen.; 7) do urzędników 193 książek na 10,830 tal. 6 sgr. 3 fen.; 8) do osób stanu niewiadomego 30 książek na 719 tal. 12 sgr. 2 fen. Jak wzwyż 2240 książek na 107,874 tal. 25 sgr. 2 fen.

Koleje żelazne w Europie i w Stanach Zjednoczonych 184.7 r.

I. Wielka Brytania.

(Dalszy ciąg.)

Różnica istniejąca, jako zobaczemy dalej, między Anglią a stałym lądem, co do stosunku części kontrybucyjnéj podróżnych trzeciéj klasy w ogólnem dochodzie, objaśnia się usiłowaniami jakie kompanie angielskie czyniły i czynić nie przestają, do zniesienia niejako konwojów téj kategorii. Niezaniedbują nic ku odstręczeniu od niéj podróżnych. I tak, wysełają ich w niewłaściwych godzinach, prawie zawsze wolniéj jadą niżeli inne cugi: wagony są budowane jak tylko można najniewygodniéj; kiedy cug składa się z wagonów różnych klas, wagony trzeciéj przyczepiają jak najbliżéj machiny dla zatraszenia podróżnych; nakoniec, ile administracje okazują się względnemi i uprzedzającemi dla osób jadących w dwóch pierwszych klasach, jak największe mając staranie o ich pakunkach, szukając wszystkich reklamacyi, i skwapliwie wymierzając słuszność, tyle znów okazują się twardemi i bezlitościwemi dla innych.

Widzieliśmy że na koleiach żelaznych angielskich w 1844 i 45 przewieziono przeszło 900 milionów podróżnych na kilometr, czyli 500 miljonów na milę angielską. Zobaczemy w jakiem czasie i w jakich warunkach. dyliżanse przewiozłyby podobną liczbę podróżnych.

Dyliżans obsłużony przez 100 koni może przewieść 25 podróżnych w odległość 160 kilometrów, czyli 10,000 podróżnych na rok: co równa się 1,600,000 podróżnych przewiezionych na kilometr odległości. Dyliżans taki potrzebowałby przeto 560 lat do przewiezienia całkowitéj liczby tych, co użyli koléi żelaznéj do przebieżenia odległości jednego kilometru, a w tém przypuszczeniu, obiegłby drogę blisko 1,600 razy tak wielką jak obwód kuli ziemskiéj. Ciągnąc daléj to porównanie, znajdujem że lokomotywy obsługujące drogi żelazne angielskie w 1844 i 45, zastąpiły w użyciu 50,000 dyliżansów.

Ciekawém jest porównanie za jaką cenę transport odbyty drogą żelazną mógłby się odbyć na kołach lądem. Nieulega zaprzeczeniu, że koléj przedstawia 3 źródła oszczędności których pozbawione są dyliżanse i publiczne powozy, 1go oszczędność na cenie przewozu; 2go oszczędność na czasie; 3go oszczędność na wydatkach na życie.

Pierwsza oszczędność: Jeżeli przyjmiemy cenę transportu publicznemi wozami po 25 centymów na kilometr (niesłychanie niską na Anglię) oszczędność na drodze żelaznéj wyniesie blisko dziewięć centymów.

Druga oszczędność: Na czasie oszczędzi się 9 godzin na 160 kilometrów. W istocie nie można liczyć jak 12 i pół godziny (12 kilometrów na godzinę) czas potrzebny dyliżansowi do przejechania 160 kilometrów odległości, gdy tymczasem drogą żelazną przebiedz ją można w 5 godzinach niespełna, przy średniéj szybkości. Jeżeli teraz liczyć będziem na każdego podróżnego po 7 fr. 50 centym. wartości dnia pracy 12sto godzinnéj, oszczędzi się sześćdziesiąt centymów co godzina.

Trzecia oszczędność: Podróżny w ciągu 12 godzin drogi musi najmniéj raz co zjeść w oberzy; zwykle jedzą dwa razy. Podróżny jadąc tylko 4 do 5 godzin nie potrzebuje nic jeść. Przypuśćmy że oszczędność na 160 kilometrów wyniesie 20 centymów, będziem mieli:

901,075,667 kilometrów po 9 centym. oszczędzonych.	81,096,829 fr.
45,621,063 godz. zyskanych, po 60 cent. oszczędzi na god.	27,372,638 fr.
901,075,667 kil. oszczędności na jadle po 20 c. na 160 kil.	1,126,345 fr.
Razem	109,595812 fr.

Liczba oszczędności tak zyskanych wyższą jest od całkowitego poboru w 1844 i 45 za przewóz podróżnych.

Teraz słówko o kolejach budujących się lub zatwierdzonych:

Widzieliśmy że 30. Czerwca 1845 roku 3,409 kilometrów drogi żelaznéj było w użyciu. W ciągu 1845 roku otworzono 483 kilometrów nowych kolei. Inne drogi, zatwierdzone przed 1845 rokiem, mające w przybliżeniu 4,013 kilometr. długości budują się. Na posiedzeniach 1845 roku, nowe bile kolei zostały przyjęte do wysokości 2,885 kilometrów, a nareszcie posiedzenia Izb z 1846 roku uchwaliły 8,046 kilometrów, co przedstawia ogromną liczbę 17,227 kilometr, dróg żelaznych skończonych, budujących się lub zatwierdzonych, Nie trzeba jednak mniemać że to ostateczna już liczba.

W dniu 1. Stycznia 1847 r. kommissia dróg żelaznych ustanowiona aktem parlamentu, w 1846 r. dla przygotowawczego rozbierania wszystkich nowych projektów, odebrała już żądań o zatwierdzenie przeszło 300 nowych dróg żelaznych. Ale przypuszczając że sieć dróg żelaznych angielskich stanie na 17,237 kilom., to kosztowałaby, licząc średnio po 550,000 fran. kilom., potworną summę 9,480,350,000 fr. przeszło 17,000 miljonów złp. Prawda że bile uchwalono w 1845 r. cenę kilometru szacują na 275,000 fr., ale wszystko pokazuje że nowe koleje tyle kosztować będą co i dawne. W istocie, jeżeli robota grabarska dziś mniéj będzie kosztować jak przedtém, skutkiem szybkości jaką doświadczenie pozwoliło wprowadzić w tę część budowy, nadto pewném jest że wynikająca stąd oszczędność całkiem będzie zrównoważoną przez podrożenie robotnika i żelaza. A to dowodzi trafności naszego ocenienia, że kapitały kompanii, które w 1846 roku otrzymały zatwierdzające bile na 6,437 kilometrów drogi żelaznéj, wynosi 3,787,500,000 frank. oprócz pożyczek, co domniemany koszt kilometru podnosina 588,400 franków. Licząc go tylko na 550,000 franków, całkowita summa potrzebna do wybudowania 13,345 kilom. zaczętych już lub mających się budować jest 7,339,770,000 fran. Przypuszczając że wydatek ten rozdzieli się na lat pięć (a ten termin pewno się nie przeciągnie, byle przesilenie finansowe nie zaszło) akcjonarjusze wnosić będą musieli co rocznie blisko 1,500 miljonów. Jakkolwiek wielkie jest ruchome bogactwo Anglii, niepodobna zaprzeczyć, że podobne zobowiązanie może bardzo zakłócić tranzakcje handlowe tego kraju, zwłaszcza kiedy się zważy, że kapitały angielskie są prócz tego włożone we wszystkie prawie przedsięwzięcia dróg żelaznych na stałym lądzie, i w roboty publiczne wewnętrzne, inne i że nareszcie, na teraźniejszych posiedzeniach znowu parlament zarzuconym zostanie nowemi projektami dróg żelaznych.

Przypuszczając że 14,484 kilom. uchwalonych w 1845 i 1846 r. będą ukończone, czyż akcyjonarjusze mogą się spodziewać czystego zysku takiego jaki dają linje exploatowane w 1844 i 1845 r.? Aby tak było, to jest żeby nowe linje przyniosły brutto około 44,000 fr. na kilometr, trzeba żeby publiczność poświęciła na przewóz drogą żelazną dodatkową summę co rocznie fran. 637,296,000, bo teraz liczba podróżnych wynosi blisko 34 miljony rocznie i około 10,000 na kilometr. Aby ich część w całkowitych dochodach utrzymała się, liczba ich podnieśćby się musiała do 177,840,000 rocznie. Czyż to podobieństwo? Wolno o tém wątpić, nawet przypuszczając że kompanje bardzo opłaty za przewóz zniżą.

II. Stany Zjednoczone.

Skoro doświadczenia w Anglii poczynione wskazały Stanom Zjednoczonym ogromne korzyści drogi żelaznéj, tak dla publiczności jako i dla kompanii, duch przedsiębierczy którym się plemie anglo-amerykańskie cechuje z właściwem sobie zapałem i skwapliwością rzucił się na tę gałąź spekulacii. Szybkie były postępy; w kilka lat, śieć dróg żelaznych połączyła stany najbogatsze z stanami najludniejszemi.

Drogi żelazne w użyciu już będące lub projektowane w Stanach Zjednoczonych dzielą się na sześć grup następujących:

	Długość projektowana.	Długość wykonana w końcu 1842. r.
Linie z wschodu na zachód przez góry Alleghany	5,990 kilom.	3,644 kilometrów.
Połączenie kotliny Missisipi z kotliną św. Wawrzyńca . .	5,297 —	364 —

Z północy na południe, wzdłuż	kilom.		kilom.	
Atlantyku	2,425	—	1,943	—
Linie około miast głównych .	98	—	98	—
Drogi między kopalniami węgla	778	—	744	—
Linie osobne	21	—	21	-
Razem	14,609 kilom.		6,814 kilometrów.	

Te 14,609 kilometrów dróg projektowanych dzielą się na 178 kolei, należących w następującym stosunku do rozmaitych Stanów związku:

New-York	27	Delawere	1
New-Hampshire. .	1	Maryland	7
Massachusets . . .	15	Wirginia	10
Maine.	1	Karolina południowa	2
Rhode Island . . .	1	Karolina północna . .	3
Connecticut	3	Georgia	6
Ohio	6	Alabama	7
Indiana	1	Floryda	4
Mihigan	9	Luiziana	10
Illinois	11	Mississipi	5
New-Jersey	7	Tennessée	2
Pensylwania . . .	37	Kentucky	2

Z powyższego obrazu widzimy, że największa część dróg żelaznych już w użyciu będących znajduje się w stanach leżących nad brzegiem Atlantyku. Jednakże kilka linii, ale niedługich, zbudowano na południu i zachodzie. I tak liczą ich 7 w Albama, 4 w Florydzie, 10 w Luizianie a 5 w Stanie Mississipi. Pensylwanja, New-York i Stany Nowéj Anglii były główną widownią spekulacyj na koleje żelazne. Pensylwanię przerzyna najmniéj 1,600 kilometrów kolei. New-York liczy tyleż w exploatacii i w budowie. Stany nowéj Anglii na wszystkie strony koleje przecinają. Boston połączony jest z Hudson i Albaną jedną linią ciągle. To miasto łączy się na południe, z Long-Island-Sound, i drogami żelaznemi z Providence i Stonington z jednéj strony, a z Worcester i New-London z drugiéj. Z tych rozmaitych punktów kommunikacia jest z New-Yorkiem, i drogą żelazną Long Island i parostatkami przez Sound i rzekę Wschodnią. Z Hudson linia ciągła drogi żelaznéj sięga do wielkich jezior północnych. Przez te jeziora i rzekę Illinois, kommunikacia odbywa się parowemi statkami, aż do brzegów wyższéj Msisissipi, ztamtąd przez kilka tysięcy kilometrów na zachód korytem Missur, w kierunku gór Skalistych, a napołudnie niższą Mississipi, aż do New-Orleanu i zatoki Mexykańskiéj.

Druga linia, niby arteria wielka, wychodzi z New-Yorku, na połndnie przerzyna stany New-Jersey, Pensylwanię, Delawere, Maryland, Wirginię, obie Karoliny, i zwracając się na zachód przez Georgię, przytyka do brzegów rzeki Alabama. Daléj kommunikacia ciągnie się statkiem parowym aż do ujścia téj rzeki a z tego punktu do jeziora Pontchartrain, gdzie zaczyna się droga żelazna utykająca w New-Orleans. Tak więc całe terrytorium Stanów Zjednoczonych, otoczone jest linią ciągłą kommunikacyi parowych.

Wskazaliśmy tu główniejsze tylko arterie sieci Stany Zjednoczone przerzynającéj. Ale każda arteria ma niezliczone odnogi które się składają albo z rzek spławnych albo z kolei żelaznych, albo traktów zwyczajnych.

Kiedy się wie jak ogromne są koszta budowy dróg żelaznyah angielskich i jak słaby przynoszą procent, pomimo znacznego ruchu, pytać się przychodzi jakim sposobem duch spekulacii mógł się rzucić na takie przedsiębierstwa, w kraju gdzie ludność tak rzadko rozsiana a procent od pieniędzy stoi na stopie 6 do 10%. Ale zjawisko to objaśnia się tak położeniem topograficznem kraju, jak sposobem budowania i exploatowania drogi żelaznéj. Z małym bardzo wyjątkiem, grunt kolei żelaznych amerykańskich jest ciągłą równią poziomą: a zatem wydatek na sztuczne roboty bardzo mały. Trochę nasypek i pogłębień, oto wszystkie trudności jakie inżynier tam napotyka. Gdzie droga przez rzekę ma przechodzić, budują mosty nie pięknie ale mocno, drzewem z lasów nadbrzeżnych, a pod tem względem, materjał nie kosztuje prawie nic ani przewózka jego. Budowle stacyi i inne, także wznoszą z drzewa bardzo lekkie i nadzwyczaj tanie. Kiedy kolej żelazna przytknie do brzegu wielkiéj jakiéj rzeki, jak Hudson, Delewara albo Susquehanna, podróżni wysiadają, przebywają rzekę na parowych statkach i siadają na kolei z drugiéj strony wody. Administracie urządziły chwilę przeprawy przez rzeki w godzinę obiadową, tak że podróżni miasto zatrzymywać się jak na stałym lądzie, siadają do stołów już zastawionych na parostatkach i jedzą podczas przeprawy.

Pojąć więc łatwo że z tych różnych powodów, koszta kilometru drogi żelaznéj daleko mniejszy jest w Stanach Zjednoczonych niżeli w Europie. Z drugiéj strony, ponieważ ruch zwykle dość jest mały, prawie wszystkie drogi mają tylko dwie szyny. Przy stacjach są we cztery rzędy dla ułatwienia przejścia cugom w przeciwnym kierunku biegnącym. Zaprawdę podobne urządzenie przedstawiałoby, znaczne niedogodności na linjach gdzieby wielki ruch konwojów panował; lecz na głównych drogach amerykańskich, szybsze pociągi rzadko więcéj nad dwa razy dziennie wyprawiają, a godzina równie jak miejsce spotkania się ich doskonale jest urządzone. Zresztą drogi o większéj cirkulacii mają szyn cztery rzędy.

Lekkość budowy usprawiedliwia nie wielki ładunek konwojów drogę przebiegać mających, szybkość ich umiarkowana. Zagięcia nie mają wcale tak ogromnych promieni jak na kolejach angielskich; bo rzadko gdzie promień 300 metrów przechodzi, czasami ledwie ma 150 i 100 metrów. Spadki 1 metr na 130 za zwyczajne tam uważają, i jest piędziesiąt linii przeszło gdzie spadek wynosi 1 na 100 a nawet 1 na 75 metrów. Jednakże na tych linjach ciągnienie odbyba się lokomotywą, bez pomocy równi pochyłych ani machin stojących. Przy takim systemie, inżynierowie ogromnie zmniejszyli koszta grabarki, budowy mostów, drogociągów, w miejscach gdzie zachodziły jakie trudności gruntowe. Ale główne źródło oszczędności leży w saméj naturze drogi. Na drogach gdzie ruch słaby, szyny składają się z dwóch prętów żelaznych płaskich na 6 do 7 centymetrów szerokich a 1 centymetr najwięcéj grubych, po przybianych gwoździami do belek drewnianych w podłuż idących. Są to więc raczéj koleje drewniane okute w żelazo jak koleje żelazne. Jednakże budowa drogi zmienia się wedle ważności cyrkulacii.

(*Dalszy ciąg nastąpi.*)

Sala handlowa w Poznaniu.

Ceny targowe dnia 15. Marca 1847.

Pszenica . .	3 Tal.	7½ sgr.	do	3 Tal.	27½ sgr.	za wiertel,		
Żyto	3 «	— «	do	3 «	7½ «	«	«	
Jęczmień .	2 «	10 «	do	2 «	22½ «	«	«	
Owies . . .	1 «	17½ «	do	1 «	22½ «	«	«	
Groch . . .	3 «	12½ «	do	3 «	20 «	«	«	
Tatarka . .	2 «	15 «	do	2 «	20 «	«	«	

(8 wierteli = 9 Berl. szefli według przyjętego tutaj zwyczaju.)

Beczka spirytusu 120 kwart 80 % Trallesa Tal. 27½ do 27¾ w miejscu w większych ilościach.

Ceny targowe w mieście Poznaniu.	Dnia 13. Marca 1847. r. od			do		
	Tal.	sgr.	fen.	Tal.	sgr.	fen.
Pszenicy szefel	2	24	5	3	10	—
Zyta . dt.	2	20	—	2	28	11
Jęczmienia dt.	2	15	7	2	22	3
Owsa . dt.	1	12	3	1	16	8
Tatarki dt	2	6	8	2	13	4
Grochu . dt.	3	3	4	3	15	—
Ziemniaków dt.	—	28	11	1	3	4
Siana cetnar	—	17	6	—	20	—
Słomy kopa	7	—	—	8	—	—
Masła garniec	1	25	—	2	—	—